

Barcelona y la red marítima de la Catalunya Nova en la Edad Media.

Una aproximación a sus puertos, el comercio y la defensa del litoral mediterráneo entre los siglos XI-XIV

José Javier Guidi Sánchez*

La red portuaria del sur de Cataluña, dependiente del reino de taifa de Tortosa y su espacio anexo, pasó a orbitar en torno a Barcelona a raíz de las conquistas militares de la primera mitad del siglo XII. En este momento, la progresiva asimilación del litoral del Camp de Tarragona¹ y la conquista de la ciudad de Tortosa en el año 1148 –conquista militar planificada con antelación y ejecutada con la inestimable colaboración de los genoveses– desembocó en la total asimilación del espacio costero entre Tamarit y el Delta del Ebro por parte de Barcelona. A estas conquistas militares se unía el factor decisivo de la unión entre la monarquía aragonesa y el condado de Barcelona. Se iniciaba el preludio de la conquista del Mediterráneo por parte de la Corona catalanoaragonesa. La asimilación, formación y desarrollo de la red portuaria del sur de Cataluña constituiría la base de operaciones de las conquistas de las islas Baleares, Valencia y posteriormente el sur de Italia.

La personalidad portuaria de Barcelona es uno de los aspectos más definitivos y característicos de la capital condal a lo largo de toda su historia, como es sabido. El rol portuario de Barcelona durante la Plena y la Baja Edad Media ha sido tratado por numerosos autores. Conocemos relativamente bien aspectos relacionados con las embarcaciones, las rutas, el comercio, las actividades y la gestión de los recursos marítimos del puerto de Barcelona. Durante los siglos XIII y XIV, se consolidó la tendencia tradicionalmente conocida como “expansión mediterránea”, con la conquista del sur de Italia y la constitución de diversas colonias comerciales a lo largo del Mediterráneo. Pese a las crisis económicas y demográficas de finales del siglo XIV y el XV, la Corona de Aragón continuó siendo una potencia marítima de primer orden en el Mediterráneo occidental.²

Sin embargo, contamos con pocos trabajos monográficos que hayan incidido en la capitalidad que ejerció Barcelona en la red portuaria derivada de las conquistas del territorio de frontera e islámico del litoral sur de Cataluña.³ Todavía en la actualidad faltan monografías sobre espacios y actividades portuarias de enclaves

* Universitat Rovira i Virgili.

1. José Javier GUIDI SÁNCHEZ y Alberto VILLUENDAS VÁZQUEZ, *Restitutio Sedes et Territorium Tarraconensis. Formació i usos de l'espai urbà medieval a Tarragona, segles XII-XIII. Els Llibres del Consell*, Tarragona, Arola, 2012.
2. Mario DEL TREPPO, *Los mercaderes catalanes y la expansión de la Corona catalano-aragonesa*, Barcelona, Curial, 1976; Arcadi GARCÍA SANZ, *Historia de la marina catalana*, Barcelona, Aedos, 1966.
3. José Javier GUIDI SÁNCHEZ, *Els ports i la navegació de la Catalunya Nova (Tarragona-Delta de l'Ebre) a l'Edat Mitjana. La xarxa portuària, les rutes i els sistemes de navegació entre al-Andalus i la Corona Catalano-Aragonesa (segles X-XIV)*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona (Estudis, 18), en prensa.

tan significativos como Tortosa y la red de pequeños puertos del entorno del Delta del Ebro y el golfo de Sant Jordi, así como de Tarragona o Salou, o el relevante factor que debió de constituir la presencia de ingenieros navales musulmanes especializados, por señalar las carencias más significativas. Muchos menos trabajos hay en relación a la capitalidad gestora y los conflictos que se fueron desarrollando entre Barcelona y la red portuaria del litoral meridional de Cataluña o entre los mismos puertos meridionales, si bien contamos con abundante documentación textual. Una excepción la constituyen los trabajos de Maria Teresa Ferrer i Mallol y el grupo de investigación de la Institución Milà i Fontanals del CSIC.⁴

Barcelona y la red portuaria del sur de Catalunya

Desde la segunda década del siglo VIII, el litoral sur catalán, desde Tamarit al Delta del Ebro, cayó en la órbita de al-Andalus. La desaparición *de facto* del *Regnum*

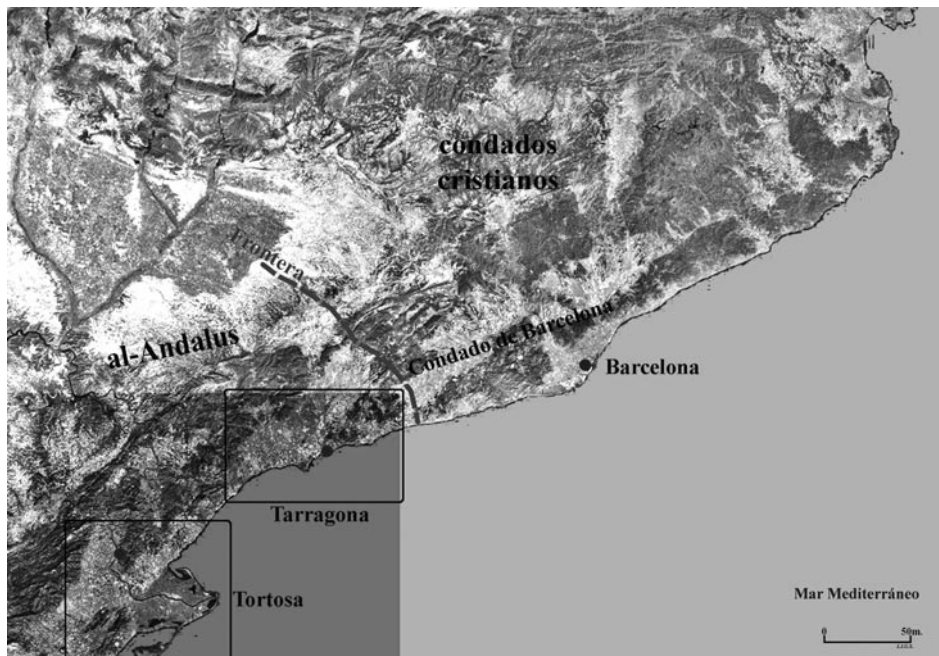


Figura 1. La costa catalana y la frontera entre al-Andalus y los condados cristianos en los siglos X-XI.

4. M. Teresa FERRER I MALLOL, «Barcelona i la política mediterrània catalana: el Parlament de 1400-1401», en *La Corona d'Aragona in Italia (secc. XIII-XVIII)*, XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona (Sassari-Alghero, 1990), vol. II, 1. II «regnum Sardiniae et Corsicae» nell'espansione mediterranea della Corona d'Aragona, Sassari, Carlo Delfino, 1995, pág. 427-443; «El comerç català a Andalusia al final del segle XV», *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 18 (1997), pág. 301-334; y «Navegació, ports i comerç a la Mediterrània de la Baixa Edat Mitjana», en José PÉREZ BALLESTER y Guillermo PASCUAL (ed.), *Actas V Jornadas internacionales de Arqueología subacuática. Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo (Gandía, 8-10 noviembre 2006)*, Valencia, Universitat de València, 2008, pág. 113-166; Ramón FERRER NAVARRO, «Los puertos del reino de Valencia durante el siglo XIV», *Saitabi*, XXV (1975), pág. 103-117.

Gothorum y la cristalización definitiva en pequeños reinos y ciudades independientes en la península Ibérica propició la desaparición de los antiguos poderes romanovisigodos. La fulminante expansión del islam por Oriente y el norte de África constituyó un hito histórico: se quebraba la unidad comercial marítima del Mediterráneo.⁵ Las orillas norte y sur del antiguo Mare Nostrum romano iniciaban otra fase histórica. Los cambios derivados de las conquistas de principios del siglo VIII pronto transformaron radicalmente el panorama litoral del sur de Cataluña. Sin entrar en detalles, subrayaremos cuáles fueron los rasgos principales derivados de la formación de al-Andalus (la frontera norte, al-Tagr al-A'la) en el territorio objeto de estudio.

En primer lugar, destacamos la desaparición radical de Tarragona como protagonista portuario del noreste peninsular. El estatus de Tarraco como gran puerto marítimo desde el siglo III aC hasta el VIII dC, sufrió un colapso total derivado de la conquista islámica. La ciudad y el puerto de Tarragona no registraron ningún tipo de actividad; al menos hasta la actualidad no se han podido documentar ni arqueológica ni textualmente.⁶ Sí hay indicios de cierta actividad en el territorio, y posiblemente la ciudad albergase una pequeña comunidad humana, pero el puerto había quedado abandonado. La abrupta pérdida de protagonismo de Tarragona derivó en el auge de las dos ciudades de origen romano más cercanas: al norte, Barcelona; al sur, Tortosa.⁷ Barcelona se constituyó, tras una breve pero significativa presencia islámica, en la capital del condado cristiano; Tortosa sería la ciudad litoral más septentrional de al-Andalus. Nos interesa subrayar cómo a partir del siglo X, bajo el gobierno de Abd-al-Rahman III, la medina Turtuxa fue monumentalizada, especialmente su puerto (a la vez marítimo y fluvial).⁸

Aunque los registros arqueológicos son limitados, el estudio de las fuentes textuales y la toponimia revelan que el litoral entre Tarragona y Tortosa estaba lejos de ser un territorio deshabitado en la Alta Edad Media.⁹ La conquista de Barcelona de la costa entre ambas ciudades de marcado carácter marítimo constituyó la asimilación de esta red de pequeños puertos de tradición romana. Durante los siglos XII y XIII, los núcleos poblacionales se fueron desarrollando y expandiendo; junto a ellos, naturalmente, determinados puertos. La capitalidad política, económica e ideológica de Barcelona constituyó, sin lugar a dudas, uno de los factores determinantes en el desarrollo de esta red portuaria.

A grandes rasgos, podemos plantear, aunque sea preliminarmente, que lejos de ser una extensión natural del área de influencia de Barcelona, el sur de Cataluña presenta una red portuaria extraordinariamente densa y compleja. Densa, por los numerosos puertos documentados, existentes con total seguridad,

5. Podría considerarse también la ruptura política tras la progresiva hegemonía de la *Pars Orientalis* del Imperio Romano (Henri PIRENNE, *Mahoma y Carlomagno*, Madrid, Alianza Editorial, 2008).

6. José Javier GUIDI SÁNCHEZ y Ricardo MAR, «Formación y usos del espacio urbano tardoantiguo en Tarraco», en *I Congreso Internacional de Espacios Urbanos, siglos VI-VIII d.C.*, Toledo, 2010, pág. 91-100.

7. José Javier GUIDI SÁNCHEZ, «El poblamiento del Penedès altomedieval, siglos V-XI d.C. Una aproximación a la problemática residencial», en *VII Congreso sobre sistemas agrarios, organización social y poder local*, Lleida, Institut d'Estudis Ilerdencs, 2010, pág. 97-124.

8. GUIDI, *Els ports i la navegació...*

9. José Javier GUIDI SÁNCHEZ, «*Domus ruralis penetense*. Estrategias y formas de hábitat en el tránsito de la antigüedad tardía a la alta Edad Media entre Barcelona y Tarragona», *Revista d'Arqueologia de Ponent*, 20 (2010).

como permiten comprobar los textos y materiales arqueológicos conservados. Compleja, por la articulación de esta red portuaria, no sólo en relación a Barcelona, sino entre ellos mismos. En relación a la complejidad de la articulación y relación de estos puertos, de la documentación textual se desprende que, pese a la preeminencia de la ciudad de Barcelona, hemos de distinguir diversas áreas interrelacionadas entre ellas. Una tercera problemática que se presenta es la que denominamos “herencia islámica”. Un territorio que durante siglos había formado parte del al-Andalus altomedieval ofrecía a los conquistadores todo tipo de recursos relacionados con la gestión portuaria: una red de infraestructuras portuarias plenamente consolidada y una masa poblacional consistente en operarios especializados en ingeniería náutica.

A continuación, presentaremos algunos datos bien conocidos y estudiados que ponen de relieve la intensa actividad marítima y portuaria entre Barcelona y esta red (o redes) del sur de Cataluña. Durante la segunda mitad del siglo XII y todo el XIII, la documentación textual es escasa. Es durante los siglos XIV y XV cuando la abundancia de datos facilita la comprensión del fenómeno portuario en el litoral sur de Cataluña, casi siempre informaciones relacionadas no sólo con Barcelona, sino también con Valencia, las Baleares o el sur de Italia. Así, pues, los datos son sesgados y están sujetos no sólo a las hipótesis de trabajo, también a nuevos hallazgos, sobre todo de tipo arqueológico.

El área Tarragona-Salou-Cambrils

El tráfico de embarcaciones entre Barcelona y los puertos del sur de Cataluña es el primer indicativo de la intensidad de actividades, especialmente entre la segunda mitad del XIV y el XV. Al norte de la ciudad de Tarragona, los principales enclaves son Creixell, Torredembarra y Tamarit (Altafulla), pese a la existencia de pequeños espacios naturales que favorecen el cabotaje. Para el invierno del año 1357 tenemos documentada en Barcelona una embarcación procedente de Torredembarra.¹⁰ Los productos originarios del área de Vilafranca del Penedès eran embarcados en el puerto de Torredembarra en dirección a Barcelona. En este mismo año, se documenta una embarcación que salía de Creixell hacia Barcelona.¹¹ Pese a las limitaciones de los textos conservados, la existencia de una ruta Barcelona-Torredembarra se mantuvo, tal y como se documenta para los años 1400-1410 y durante todo el siglo XV.¹² El siguiente

10. También se han documentado embarcaciones cargadas con mercancías en el área de Sant Vicenç de Calders, Creixell y Torredembarra, procedentes de Tossa de Mar (Mario ZUCCHITELLO, *El comerç marítim de Tossa a través del port barceloní (1357-1553)*, Tossa de Mar, Ajuntament de Tossa, 1982, pág. 19-21, 26 y 52-54).

11. Claude Guy MAUBERT, «Le mouvement du port de Barcelone pendant l'hiver 1357», *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980), pág. 659-688; Claude Guy MAUBERT y Robert VERNET, «Sur les problèmes du ravitaillement dans les pays catalans. Le mouvement des céréales entre la Catalogne et le royaume de Valence pendant l'hiver 1357-58», *Cuadernos de Historia Económica de Cataluña*, XII (1974), pág. 9-24. Por otra parte, sabemos también de la presencia de embarcaciones procedentes del Vendrell y con destino a Valencia en el mismo año 1357.

12. Maria Pilar FRAGO I PÉREZ y M. Dolores LÓPEZ I PÉREZ, «Barcelona i el comerç mediterrani i atlàntic a partir de les llicències de navegació (1400-1410)», en *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó. El regne privatiu de Mallorca i la Mediterrània* (Mallorca, 1987), Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Baleàrics, 1990, vol. III, pág. 171-184.

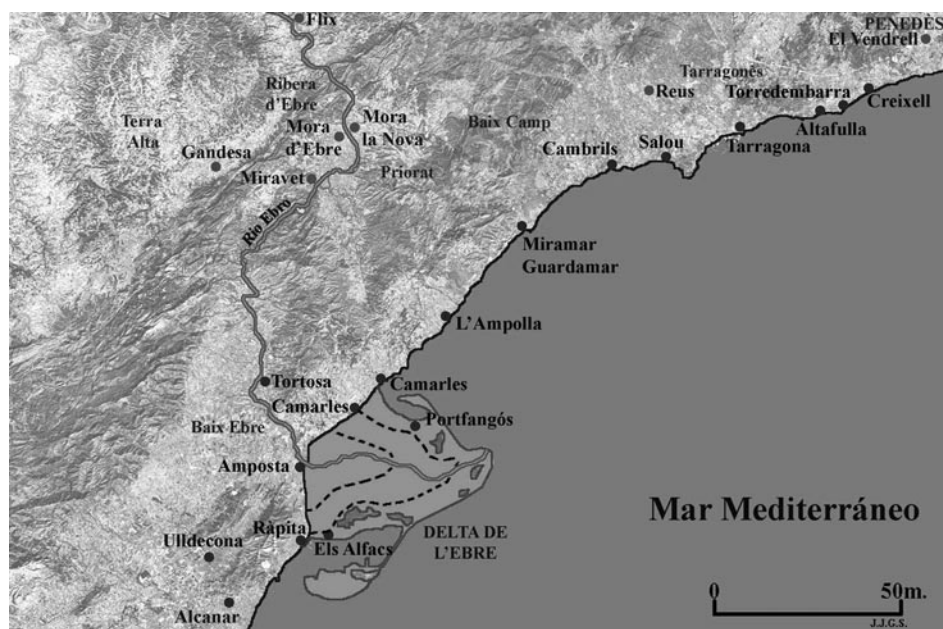


Figura 2. La costa de la Catalunya Nova y su red de puertos.

puerto, Tamarit, también era reglamentado por Barcelona. Un caso significativo lo constituyen las imposiciones que la familia aristocrática de los Claramunt intentó aplicar a todos los barcos que pasasen por la población costera; Barcelona rebatió esta imposición fiscal, aplicándola sólo a aquellas embarcaciones que llevasen paños en dirección a Murcia. Finalmente, en el conflicto intervino el monarca Jaime I, que sentenció que sólo los barcos con remos vistos desde tierra que partiesen o llegasen desde Andalucía, la Berbería, Mallorca o Ultramar debían fiscalizar sus actividades en el puerto de Tamarit.¹³

La tradición historiográfica local se ha empeñado en subrayar que la ciudad medieval de Tarragona adoleció de problemas con su puerto desde la restauración urbana del siglo XII hasta mediados del XIV por lo menos. Sin embargo, existen datos lo suficientemente explícitos como para rebatir el argumento de la inexistencia de un puerto activo en Tarragona durante este periodo. Un ejemplo significativo lo constituye la existencia, en 1281-1282, de un contingente de operarios especializados en la construcción naval, citados en la crónica de Muntaner, donde se especifica que los barcos allí construidos iban a ser utilizados en las conquistas de Alcoy y Sicilia por Pedro el Grande.¹⁴

13. Miguel GUAL CAMARENA, *Vocabulario del Comercio medieval. Colección de aranceles aduaneros de la Corona de Aragón (siglos XIII y XIV)*, Tarragona, Diputación Provincial, 1968, doc. II.

14. Ramon MUNTANER, *Crònica*, en Ferran SOLDEVILA (ed.), *Les quatre grans cròniques*, Barcelona, Selecta, 1971. Tarragona y Tortosa eran los dos grandes centros del sur de Cataluña en los que se realizarían actividades de construcción naval.

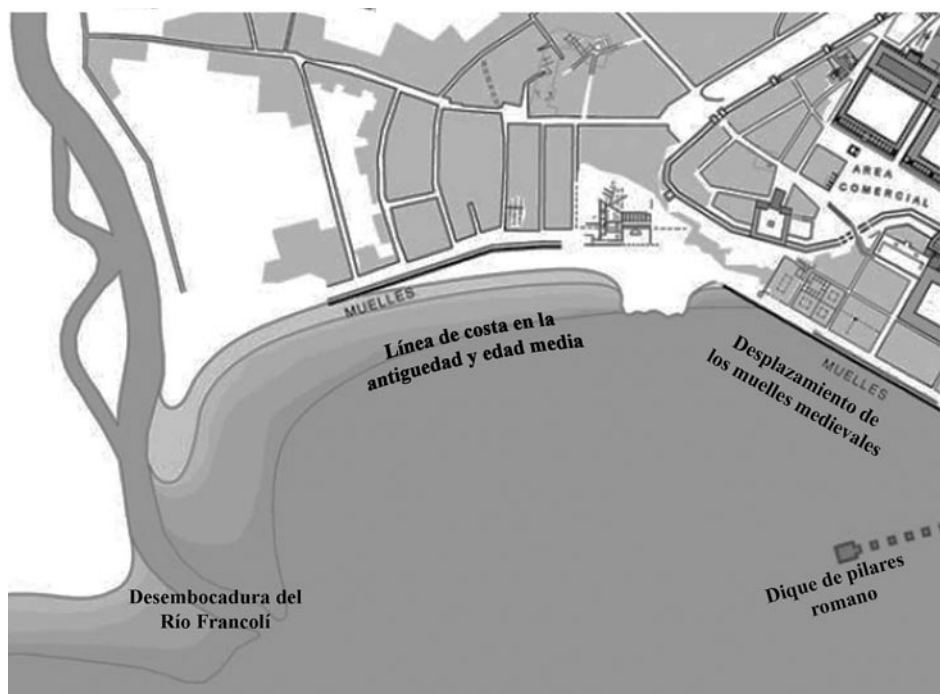


Figura 3. Dinámica de la costa en el puerto de Tarragona.

La construcción de barcos en Tarragona implicaba la existencia de atarazanas, estructuras arquitectónicas que no han sido localizadas arqueológicamente. Por otra parte, sabemos de la presencia de un puerto, ya que se documentan embarcaciones que salían de Tarragona con rumbo hacia Sicilia, especialmente los barcos largos (galera) y redondos (coca), en los años 1298 y 1349 y entre 1400 y 1459.¹⁵ En las actas municipales también hay indicios de actividad portuaria y de la existencia de un barrio marítimo en torno a Sant Miquel del Mar –junto al puerto actual–, que apuntan a la existencia de un puerto activo.

Del conjunto de informaciones queremos destacar una generalmente omitida por los investigadores: la presencia de flotas musulmanas una vez rehabilitada la antigua acrópolis romana como primer centro urbano medieval a mediados del siglo XII. La existencia de estas embarcaciones militares sarracenas motivó la construcción de torres y sistemas defensivos por parte de los habitantes de Tarragona, dirigidos por la figura señorial del arzobispo.¹⁶

El grado de interacción entre Barcelona y Tarragona queda patente en el registro de licencias datado en el invierno del año 1357-1358. Las cifras son significativas: en apenas tres meses se documenta la existencia de hasta 16 embar-

15. Henri BRESCH, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile 1300-1450*, Roma, École Française de Rome, 1986.

16. GUIDI y VILLUENDAS, *Restitutio...*

caciones entre Barcelona y Tarragona.¹⁷ Conocemos bien los productos que transportaban las embarcaciones: arroz, almendras, huevos, castañas, lentejas, aceite, mucho vino rojo y un poco de vino blanco, harina, habas, queso, miel, ajos, lana, pieles de carnero o de cabra, cera, algunos tejidos y jabón.¹⁸ Más significativas son las cifras de medio siglo después: entre los años 1400 y 1410 se documentan hasta 174 salidas de embarcaciones de Barcelona a Tarragona y 174 de Tarragona a la capital condal.¹⁹ Se podría afirmar que durante todo el siglo xv se mantuvo la intensidad marítima entre ambas poblaciones costeras, signo inequívoco de la preeminencia comercial de Barcelona por delante de otros enclaves de Valencia o de las islas Baleares. Las cifras del tráfico marítimo entre Barcelona y Tarragona, sin embargo, han de relativizarse. Las licencias conservadas del año 1381 muestran como entre Tarragona y Valencia se produjo la ida y venida de hasta 16 embarcaciones, y hasta 12 entre el puerto del Grau hacia Tarragona.²⁰ Por otro lado, del año 1393 se documentan 19 salidas del Grau hacia Tarragona.²¹ Sólo un análisis detallado podría proporcionarnos estadísticas más sólidas, pero siempre sujetas a la parcialidad de la documentación textual.

Desde el punto de vista urbano, el puerto medieval se asentó en la vertiente oriental del precedente romano-visigodo. Es más que probable que estructuras como el muelle de pilares romano quedara parcialmente a la vista, ya que en los grabados modernos aparecen parte de sus estructuras. Sin embargo, éste debió de estar en desuso. Del resto de estructuras romano-visigodas poco sabemos. Las intervenciones arqueológicas de urgencia no han sido publicadas de forma extensiva y su información es demasiado parcial. Sí parece factible imaginar un pequeño barrio marítimo en torno a la iglesia de Sant Miquel del Mar, cuya advocación es explícita. Por otra parte, sabemos que en el año 1372 Pedro el Ceremonioso autorizó la edificación de un cargador de obra que debía ser construido a cargo de la Comuna del Campo de Tarragona y la propia ciudad. Un siglo después, este privilegio fue confirmado por Fernando II. La construcción y mantenimiento de este cargador motivaría un enfrentamiento entre el arzobispo y la ciudad de Tarragona con la Comuna del Campo de Tarragona. Así, pues, en el año 1372, se materializaba un conflicto que sería tópico entre la ciudad y el territorio de Tarragona: la pugna entre los puertos de Tarragona y Salou.²² Ambas poblaciones y sus puertos aparecen citados en el manual y listado de puertos *Liber de existencia riveriarum*,²³ otra prueba de la importancia del puerto medieval de Tarragona.

17. MAUBERT y VERNET, «Sur les problèmes...

18. MAUBERT, «Le mouvement...

19. FRAGO y LÓPEZ I PÉREZ, «Barcelona i el comerç mediterrani...

20. M. Desamparados CABANES PECOURT, *Coses vedades en 1381*, València, Anúbar, 1971.

21. FERRER I MALLOL, «Navegació, ports...

22. Eufemià FORT I COGUL, *Notícia històrica d'una singular institució medieval. La comunitat de pobles del Camp de Tarragona*, Barcelona, Fundació Salvador Vives Casajuana, 1975, pág. 140-144.

23. Patrick GAUTIER-DALCHÉ, *Carte marine et portulan au xii^e siècle. Le Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei, Pise, circa 1200*, Roma, École Française de Rome, 1995.

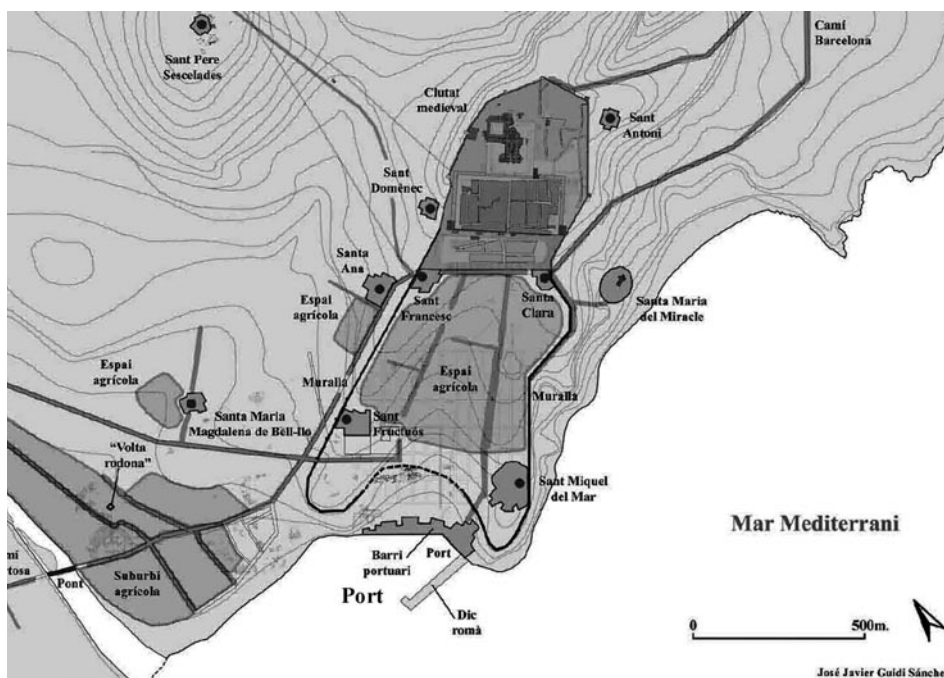


Figura 4. El entorno urbano del puerto de Tarragona.

La realidad histórica es más compleja: el puerto de Tarragona no se entiende sin el de Salou, y viceversa. Las características geomorfológicas del litoral de Salou lo convierten en un puerto natural excelente, especialmente para la salida de las grandes embarcaciones, como las que tomaron parte de la conquista de Mallorca el año 1229.²⁴ En la documentación relativa a los seguros, se subraya el carácter portuario de Salou, donde se podía cargar y descargar con facilidad los productos que se exportaban del Camp de Tarragona y del interior, así como la disposición y facilidad de adquirir información para sus empresas marítimas.²⁵ Pese a los conflictos y rivalidades entre el puerto de Tarragona y el de Salou, este último se consolidó como una base portuaria de primer orden, de la que salían embarcaciones en dirección a Barcelona cargadas de trigo y aceite.

El segundo puerto al sur de Tarragona de creciente importancia a lo largo de los siglos xiv y xv fue Cambrils. Este núcleo poblacional fue un relevante centro de redistribución de mercancías terrestre, pero también marítimo.²⁶ La bahía de Cambrils, resguardada por el cabo de Salou, ofrecía excelentes condiciones para el amarradero de embarcaciones. Sin embargo, quedó en un segundo plano en relación a Salou. Sabemos que entre los años 1357 y 1358 los barcos

24. Ferran SOLDEVILA, *Historia de Catalunya*, Barcelona, Alpha, 1962, pàg. 275.

25. Arcadi GARCIA I SANZ i M. Teresa FERRER I MALLOL, *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1983, doc. 133, 289, 292 y 308.

26. GUAL, *Vocabulario...*, doc. XI.

que se dirigían hacia Barcelona estaban cargados de cebada, almendras, vino y harina, productos provenientes del interior. Es significativa la llegada a Barcelona de un total de 29 embarcaciones entre los años 1401 y 1410, procedentes de Cambrils, mientras que fueron 40 las naves de Barcelona a Cambrils durante el mismo periodo.²⁷ Desconocemos el cargamento del total de los 69 viajes realizados en estos nueve años en una dirección u otra, aunque habría que suponer que la cebada, las almendras, el vino y la harina eran los productos destinados a la capital condal, tal y como sucedía medio siglo antes. No nos interesa tanto señalar los productos como poner de manifiesto la intensidad comercial marítima entre Barcelona y Salou y Cambrils. La red portuaria del sur de Cataluña en el triángulo Tarragona-Salou-Cambrils no siempre era espacio de partida o destino final de las rutas marítimas con Barcelona; también se constituyeron, especialmente durante la segunda mitad del siglo *xiv* y todo el *xv*, como puertos de carga de productos (aceite y almendras sobre todo) entre el puerto de Barcelona y el de Valencia.²⁸

El caso de Miramar

El siguiente puerto medieval en dirección sur es el de Miramar, o Guardamar a partir de principios del siglo *xv*. Este espacio resulta interesante: en un lugar apenas vinculado a una población concentrada, la ciudad de Barcelona impulsó la construcción de un cargador portuario en el año 1406. La proyección y edificación del cargador, vinculado seguramente a muelles y otras infraestructuras, fue motivada por la disputa que mantenía la capital condal con Tortosa. El conflicto, ampliamente estudiado por Ferrer i Mallol, comenzó el año 1400 a causa de la retención que hacía la ciudad tortosina del grano que bajaba por el río Ebro, no permitiendo que llegara a Barcelona. La capital, no pudiendo someter Tortosa, decidió comprar la localidad de Flix (en la ribera del Ebro) con la intención de apoderarse del grano antes de que éste llegara a las jurisdicciones tortosinas. El proyecto barcelonés inicialmente planteaba transportar el grano hasta el puerto de Salou, pero el transporte terrestre era dificultoso, y finalmente, tras un acuerdo con el conde de Prades, acortó esta ruta hasta el enclave de Miramar. La ruta se iniciaba en Flix y discurría por el castillo de Banyoles (Tivissa), fortificación que también fue comprada por Barcelona, hecho que demuestra que la gestión del litoral estaba íntimamente ligada a la del interior. La adecuación del pequeño espacio portuario de Miramar con su cargador requirió, el año 1406, la negociación entre la ciudad de Barcelona y el arzobispo de Tarragona, ya que el segundo tenía los derechos de la llanura bajo el Coll de Balaguer. En julio de 1411, el puerto impulsado por Barcelona en Miramar estaba seguramente totalmente construido, con su cargador, muelle y un depósito fortificado.²⁹

27. FRAGO y LÓPEZ i PÉREZ, «Barcelona i el comerç mediterrani...», pág. 181 i 183.

28. GARCIA i SANZ i FERRER i MALLOL, *Assegurances...*, especialmente los documentos 276, 289, 292, 293 y 345.

29. M. Teresa FERRER i MALLOL, «Flix, un port fluvial per a Barcelona. La compra de la baronia de Flix i la Palma l'any 1400», *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 23-24 (2002-2003), pág. 465-507.

La compleja red de la desembocadura del Ebro

Tras Miramar, se abre el delta del Ebro, un espacio en continua y radical transformación durante la Edad Media; enclave litoral donde se ubicaban los puertos de l'Ampolla, Tortosa, Amposta, Camarles, Portfangós y els Alfacs.³⁰ Esta área constituye, por sus propias características y dinámica histórica, un espacio diferenciado de la triada Tarragona-Salou-Cambrils durante la Baja Edad Media. El epicentro de este conjunto de puertos era el de Tortosa (anteriormente la *civitas* romano-visigoda Dertosa y la medina islámica Turtuxa). La importancia de este puerto queda patente en el *Liber de existencia riveriarium*, punto geoestratégico donde se situaba el inicio del *Yspanicum mare*; nomenclatura que, en su oposición al mar islámico, apunta hacia la hipótesis de que el *Liber* tuvo que ser redactado antes de la conquista de Valencia.

Las atarazanas islámicas de Tortosa, construidas durante el califato de Abd-al-Rahman III, constituyen, sin lugar a dudas, el indicio más relevante de la existencia de un potente puerto entre los siglos x-xii. Las ordenaciones consecuentes a la conquista cristiana de la medina revelan la relevancia del puerto tortosino, que persistió como el mayor centro portuario del delta del Ebro entre los siglos xiii-xv. Recordemos que Tortosa controlaba el litoral marítimo y el fluvial. Muntaner, en su crónica, cita cómo en el año 1281-1282 se construyó en ella gran parte de las embarcaciones que partirían hacia la conquista de Sicilia por orden de Pedro el Grande.³¹ En Sicilia se han documentado barcos originarios de Tortosa. Concretamente, tres embarcaciones largas entre 1298-1348 y naves redondas entre 1350-1399.³² Los productos de Aragón y del interior de la Cataluña meridional eran concentrados en Tortosa gracias a la vía fluvial que constituyó el río Ebro. Una vez en Tortosa, las embarcaciones, cargadas con grano del Urgel, la lana aragonesa³³ o la madera (por citar mercancías significativas), eran enviadas a Barcelona³⁴ y de allí a otros espacios portuarios del litoral norte catalán.

Los registros de licencia han permitido seguir el tráfico marítimo entre Barcelona y Tortosa. Un ejemplo significativo es la llegada a Barcelona de dos embarcaciones procedentes de Tortosa el año 1357, cuyo cargamento era mayoritariamente lana. De Barcelona también salieron dos embarcaciones hacia Tortosa ese mismo invierno.³⁵ La documentación de los libros de registros de licencias entre los años 1400-1410 resulta de nuevo reveladora: 173 naves de Barcelona en dirección a Tortosa,

30. Jesús MASSIP, «Aproximació a la història del delta de l'Ebre», en Josep M. CAMARASA (ed.), *Seminari Internacional sobre deltes de la Mediterrània*, Barcelona, Alta Fulla, 1980.

31. MUNTANER, *Crònica...*, pág. 705.

32. BRESQ, *Un monde méditerranéen...*, pág. 313.

33. En Tortosa existía una potente comunidad de mercaderes aragoneses dedicados al comercio de la lana a mediados del siglo xv (M. Teresa SAUCO ÁLVAREZ y Susana LOZANO GRACIA, «El puerto de Tortosa: lugar de convergencia de mercaderes mediterráneos según los protocolos notariales tortosinos (siglo xv)», en Rafael NARBONA VIZCAÍNO, *La Mediterrània de la Corona d'Aragó. Segles XIII-XVI. VII Centenari de la Sentència arbitral de Torrelles 1304-2004. XVIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó* (Valencia, 2004). Actes, Valencia, Universitat de València y Fundació Jaume II el Just, 2005, vol. II, pág. 1.249-1.268).

34. Claude CARRÈRE, «Le droit d'ancrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du xve siècle», *Estudios de Historia Moderna*, III (1953), pág. 67-156.

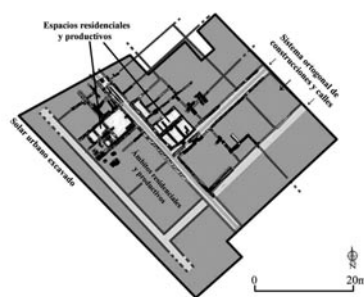
35. MAUBERT, «Le mouvement...

pero en dirección contraria el número asciende a 336. Como han puesto de relieve Frago, López y Ferrer, estas cifras subrayan la relevancia de la ruta comercial entre las dos ciudades, especialmente las que partían de Tortosa a la capital condal.³⁶ Estas estadísticas siempre han de tomarse con cautela: el volumen de embarcaciones que tenían como origen o destino Tortosa se dispara si tenemos en cuenta las naves documentadas del Grau de Valencia, Valencia, Sitges, Blanes, Tossa, Sant Feliu, etcétera.³⁷

El puerto marítimo-fluvial de Tortosa se sustentaba en una red de puertos formados por el de Amposta, Camarles, Portfangós y els Alfacs, así como por espacios naturales propicios para el cabotaje.³⁸ El puerto de Amposta, más próximo al mar que el de Tortosa, pero también fluvial, recibió, desde 1283, viaje-



Figura 5. El puerto fluvial de Tortosa.



ros y comerciantes mallorquines que estaban exentos de impuestos.³⁹ Dentro del Delta, en progresiva transformación, se ubicaba el puerto de Camarles, mientras que en el perfil litoral se situaban los de Portfangós i els Alfacs. De

36. FRAGO y LÓPEZ I PÉREZ, «Barcelona i el comerç mediterrani...», pág. 181 y 183.

37. CABANES PECOURT, *Coses vedades...*, especialmente relevantes los documentos 11, 49, 67, 75, 84, 126, 129, 152 y 476; JOSÉ HINOJOSA MONTALVO, *Coses vedades, en 1404*, València, Anúbar, 1972, con toda la recopilación documental.

38. ALBERT CURTO HOMEDES, «Introducció a la navegació per l'Ebre català a la baixa Edat Mitjana», *Recerca*, 10 (2006), pág. 41.

39. ANTONI RIERA MELIS, *La Corona de Aragón y el reino de Mallorca a principios del siglo XIV. Las repercusiones de la autonomía balear en el comercio exterior catalán*, Madrid-Barcelona, CSIC (Anejos del Anuario de Estudios Medievales, 14), 1986, pág. 63.

Portfangós, la etimología del término revela su destino: los procesos sedimentarios lo han anegado, permaneciendo en el sur de la denominada Gola de Migjorn. Nuestro desconocimiento de restos arqueológicos no deben ni pueden tenerse en cuenta; la documentación textual es explícita, subrayando su relevancia durante el siglo xiv. Las intervenciones militares de los monarcas Pedro el Grande a Túnez y Sicilia (1283) y Jaime II a Cerdeña (1323),⁴⁰ así como la presencia de naves comerciales originarias del Grau de Valencia,⁴¹ indican la existencia de un muelle, cargadores y posiblemente atarazanas en Portfangós. A poca distancia de Portfangós, en una posición meridional, se localiza els Alfacs. Bien documentado desde mediados del siglo xv, este puerto sirvió de punto de apoyo a las escalas de las rutas de las embarcaciones de Barcelona en dirección a Alejandría, Pisa o Génova, las principales potencias marítimas y comerciales de la centuria. La miel de Mequinença, les “cofes de alcofol”, “traps” de la tierra y de Sant Mateu y almendras, eran algunos de los productos que eran cargados en las embarcaciones de els Alfacs. Al igual que en el caso de Portfangós, la documentación textual apunta a destinos orientales, especialmente Rodas.⁴² La poca distancia entre Portfangós y els Alfacs nos hace plantear si no se trataba de un sistema portuario planificado dual.

El más meridional de los puertos catalanes era el de Ulldesona, al sur de Tortosa, en la frontera con Valencia. En Alcanar se ubicaba su puerto, donde se concentraban las mercancías de esta área, para posteriormente ser transportadas a Barcelona, tal y como indican los registros de licencias de los años 1400-1410. Tenemos documentadas 9 embarcaciones que hicieron esta ruta en estos diez años,⁴³ una cifra relativamente baja, si las comparamos con las de Tortosa, Portfangós o els Alfacs; sin embargo, hemos de tener en cuenta que todos estos puertos formaban entre sí una red local de puertos que se iban adaptando a las transformaciones acaecidas por los procesos de sedimentación del delta del Ebro.

La herencia islámica: un problema pendiente

La dinámica histórica durante los siglos VIII-XI de Tortosa y el litoral sur de Cataluña manifiesta una relevante impronta islámica, no sólo hasta las conquistas de mediados del siglo xii; también una relativa continuidad o transmisión de enclaves portuarios, infraestructuras y transmisión de valores culturales o tecnológicos relacionados con la gestión del mar. En anteriores trabajos hemos puesto de relieve que la conquista del sur de Cataluña islámico por parte del condado de Barcelona significó la asimilación de los contingentes poblacionales

40. SOLDEVILA, *Historia de Catalunya...*, pág. 179, 351, 429.

41. Se documentan cinco embarcaciones (Ramon FERRER NAVARRO, *Coses vedades en 1393*, València, Anubar, 1975).

42. AHPB (Arxiu Històric de Protocols de Barcelona), sig. 193-14, Pere Bastat, *Liber securitatum*, f. 48r-v (24-IV-1455) i 71v (23-I-1456).

43. FRAGO y LÓPEZ i PÉREZ, «Barcelona i el comerç mediterrani...», pág. 171-184; FERRER NAVARRO, *Coses...*

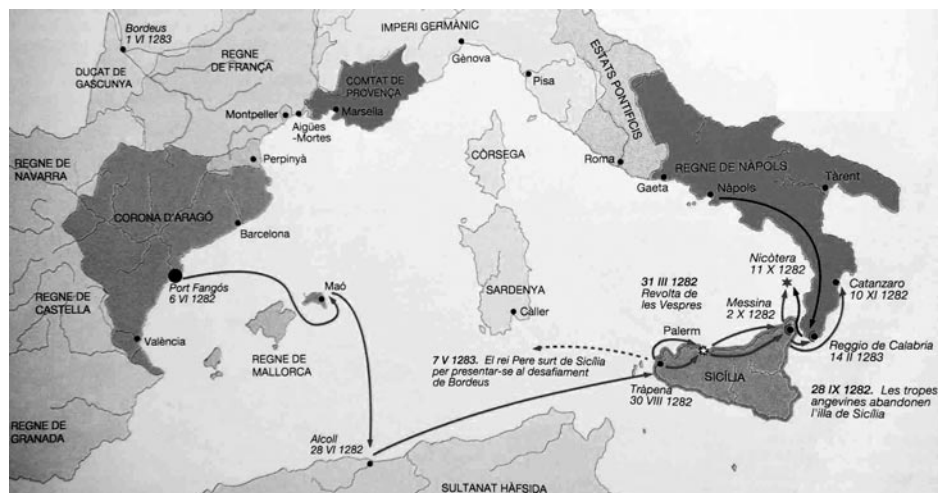


Figura 6. La expedición de conquista de Sicilia, 1282.

existentes y sus avances tecnológicos.⁴⁴ Se conquistaba la tierra, pero también los hombres, la sociedad y su marco cultural.

Esta transmisión de valores culturales, así como de infraestructuras, debió de condicionar el desarrollo de la náutica a partir de mediados del siglo XII. Los indicios, aunque hoy por hoy reducidos, son reveladores. Es mérito de Ferrer i Mallol el haber subrayado la continuidad de presencia de operarios especializados musulmanes en la ingeniería naval en Tortosa durante la Baja Edad Media.⁴⁵ Sabemos que en el año 1390 un grupo formado por 12 calafates musulmanes fueron llevados a Barcelona con el objetivo de reparar la galera *Victoria*. Resulta significativo que se les sufragaran los gastos de ida y vuelta, así como sus correspondientes salarios como trabajadores especializados. Los patrones de barcos barceloneses llevaban sus embarcaciones a Tortosa antes de emprender un largo viaje,⁴⁶ seguramente con la intención de que fuesen revisados por parte de los operarios que allí residían. El reciente hallazgo de un arrabal datado en época califal (mediados del siglo X), próximo al espacio de la alhóndiga cristiana en Tortosa, y algunos hallazgos arqueológicos dispersos, hacen plantear la presencia de un espacio portuario en este espacio meridional de la ciudad, todavía no confirmado con seguridad.⁴⁷ Sin embargo, las atarazanas musulma-

44. José Javier GUIDI SÁNCHEZ, «Sociedades rurales y orígenes preindustriales en la Catalunya Nova entre los siglos XI-XIV d.C. Una aproximación a la problemática de la producción económica en el espacio rural y suburbano entre *al-Andalus* y el condado de Barcelona a partir de los ejemplos de Tarragona, Tortosa, Olèrdola y la Sierra de Prades», en *VIII Congreso Sobre Sistemas Agrarios, Organización Social y Poder Local, Campesinado, Industria y Mundo Rural*, Lleida, en prensa.

45. FERRER I MALLOL, «Navegació, ports...», pág. 113-166.

46. Arcadi GARCIA I SANZ i Núria COLL i JULIÀ, *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*, Barcelona, Fundació Noguera, 1994.

47. Jordi DÍOLI, Aleix GONZÁLEZ, Jordi VILA i David BEA, «Excavacions arqueològiques al solar de l'antic institut d'ensenyament secundari del carrer Montcada de Tortosa (Baix Ebre)», *Tribuna d'Arqueologia* (2009-2010), pág. 59-86; GUIDI, «Sociedades rurales...»

nas aparecen situadas en la que sería la judería de la ciudad cristiana,⁴⁸ en el espacio septentrional de la ciudad, según se desprende de la carta de franquicia otorgada por Ramon Berenguer IV.⁴⁹ Los puertos romano, islámico y cristiano medieval son en la actualidad uno de los grandes problemas pendientes de la arqueología e historia tortosina.

La toponimia de las poblaciones y enclaves geográficos del litoral son otro indicio apenas explorado que nos aproxima al pasado islámico. Siguiendo la costa a partir del Coll de Balaguer en dirección sur, se localizan la Almadrava, Calafat, Sant Jordi d'Alfama, la Platja de Cala Moros, destacando el enclave de Sant Carles de la Ràpita.⁵⁰ La explícita documentación textual pone de relieve que debía haber un potente puerto en Portfangós, actualmente anegado bajo las marismas de Platjola, en el Delta.⁵¹ A partir del siglo xv, la inutilización de este enclave daría pie al despliegue de otros espacios portuarios del Delta, como son el Grau del Trabucador, al Rec Vell y la Ampolla. Futuras intervenciones arqueológicas –en la actualidad casi imposibles de realizar– podrían poner al descubierto el importante puerto medieval de Portfangós. Estos y otros datos apuntan a una “herencia” islámica que ha sido minusvalorada por la tradición historiográfica, que en el futuro habrá de ser revisada y puesta de relieve.

Conclusiones

La conquista militar de Tarragona por parte del condado de Barcelona (principios del siglo xii) y Tortosa (1148), supuso la asimilación política del litoral sur de Cataluña. Pese a la escasez, dispersión y heterogeneidad de los datos textuales y arqueológicos, de nuestro análisis se desprende, en primer lugar, que la integración de la red marítima andalusí del reino de taifa de Tortosa supuso el primer hito en la conquista del Mediterráneo occidental por parte de la Corona catalanoaragonesa. En segundo lugar, constituyó un auténtico “revival” de las actividades portuarias que no se conocía en el territorio desde época romana altoimperial.⁵²

Durante la segunda mitad del siglo xii y todo el xiii, este proceso tiende a consolidarse progresivamente. A lo largo de todo el litoral de la Catalunya Nova, los puertos islámicos continuaron activos (Tortosa, els Alfacs, Alcanar, posiblemente-

48. Elisenda CASANOVA QUERÓN, «Estado de la cuestión sobre los judíos de Tortosa (siglos xii-xiv)», en *Actes del I Col·loqui d'Història dels Jueus a la Corona d'Aragó*, Lleida, Institut d'Estudis Ilerdencs, 1991, pág. 393-400.

49. Joaquim MIRET I SANS, *La Carta de Franquicias otorgada por el Conde de Barcelona a los judíos de Tortosa. Homenaje a D. Francisco Codera en su jubilación del profesorado*, Zaragoza, 1904.

50. Valeri BOET, «La Ràpita i el seu port dels Alfacs: protagonistes d'una expulsió», en *Congrés Internacional 380 Anniversari de l'expulsió dels moriscos*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, pág. 372-379.

51. Jordi GILABERT I TOMÁS, «Port Fangós i l'expansió mediterrània de la Corona d'Aragó», *Recerca*, 12 (2008), pág. 243-280.

52. Nuestro desconocimiento sobre las actividades portuarias entre los siglos viii-xii sigue siendo, hoy por hoy, un abismo insalvable para el historiador y arqueólogo. Evidentemente, el comercio y el tráfico marítimo en Tortosa durante el período comprendido entre la segunda mitad del siglo x y mediados del xii debieron ser intensos. Sin embargo, no existe un trabajo que integre de forma monográfica los datos existentes y caracterice el rol portuario tortosino califal y taifal. Muchos menos datos tenemos para los restantes puertos del sur de Cataluña en época altomedieval.

te Tamarit y Cambrils...), se fundaron nuevos (Miramar/Guardamar, Salou...) y los que habían caído en desuso (como es el significativo caso de Tarragona) volvieron a estar activos. En las cartas de población y otros textos aparece referenciada de forma constante la relevancia de las políticas de control y gestión del mar. A principios del siglo xiv, la documentación explicita este fenómeno, permitiéndonos seguir el volumen de salidas y llegadas de navíos, así como sus mercancías. Los datos disponibles indican que a principios del siglo xiv, la red portuaria del sur de Cataluña constituía una densa y potente red gestionada y controlada por Barcelona. Un ejemplo significativo lo encontramos en la Corte General de Monzón del año 1363, cuando, de los diez puertos que se citan, cuatro formaban parte del sur de Cataluña (Cubelles, Tarragona, Cambrils y Tortosa). Dos años después se añadirían los de Amposta, els Alfacs y la Ampolla, citados en la Corte de Tortosa y ratificados posteriormente por la Ciudad Condal. A estos espacios portuarios habría que añadir los de Torredembarra, Creixell, Tamarit y Salou.⁵³

Pese a la hegemonía de Barcelona como origen y destino de las embarcaciones que navegaban sustentándose en estas redes portuarias, paulatinamente se produjo un proceso de conflictividad entre los mismos puertos de la Cataluña meridional. La rivalidad entre Tarragona y Salou denota la urgencia por capitalizar los recursos marítimos y sus potencialidades. Este potencial económico y su monopolio queda patente en los conflictos entre Barcelona y Tortosa de los años 1400-1401, que motivaron la construcción de un puerto en Miramar/Guardamar con cargadores, depósitos fortificados y los consecuentes muelles. Barcelona, ciudad portuaria y cabeza política, económica e ideológica del litoral, continuó, pese a estos conflictos, ejerciendo su primacía.

El conjunto de datos apunta a que la red portuaria del sur de Cataluña entre los siglos xiii-xv no fue homogénea. Podemos distinguir dos grandes ámbitos muy distintos entre sí. En primer lugar, el constituido por Tarragona-Creixell-Tamarit-Salou-Cambrils; en segundo término, el que hemos denominado del Delta del Ebro, formado por Tortosa-Amposta-Camarles, Portfangós-els Alfacs, al que tendríamos que añadir Alcanar. Equidistante entre estos dos ámbitos o áreas diferenciadas, se construiría *ex novo* el puerto de Miramar/Guardamar a principios del siglo xv, por iniciativa de la ciudad de Barcelona. La primera área no tiene un puerto predominante, la rivalidad Tarragona/Salou pone de relieve la dificultad de aglutinar en un solo espacio portuario la concentración de mercancías y productos que llegaban del Camp de Tarragona, el Baix y Alt Camp o la Conca de Barberà. Tamarit y Creixell, sin disputarse primacías, concentraban los productos del interior del Penedès histórico, especialmente del área de Vilafranca. Cambrils, pese a su posible pasado islámico, no llegó a tener un despegue marítimo durante la Edad Media que pudiese hacer sombra a Salou, quedando supeditado a esta última población. El caso de Miramar/Guardamar es singular al ser una fundación barcelonesa producto de un largo conflicto entre la capital condal y la ciudad de Tortosa por el control del monopolio del comercio marítimo del grano que llegaba del Ebro. La segunda área estaba claramen-

53. Coral CUADRADA, *La Mediterrània, cruïlla de mercaders (segles XIII-XV)*, Barcelona, Dalmau, 2001.

te capitaneada por Tortosa, apoyada logísticamente en una pequeña red portuaria que tenía que ir adaptándose a las progresivas transformaciones del delta del Ebro. Los puertos de Amposta, Camarles o Alcanar constituyeron la punta de lanza de este apoyo logístico en el litoral, al quedar Tortosa cada vez más “enclaustrada” en el río Ebro. Especialmente significativa es la dualidad portuaria que constituyeron Portfangós i els Alfacs, muy próximos entre sí y seguramente interrelacionados mediante infraestructuras que no se han conservado.

Un aspecto poco estudiado que no hemos podido matizar son los condicionantes de la preexistencia de infraestructuras islámicas, así como la bien documentada presencia de operarios musulmanes especializados en ingeniería naval en Tortosa. Todos los indicios apuntan a que el área del delta del Ebro, con Tortosa y su pequeña red portuaria en la desembocadura del río y el litoral, tiene un claro precedente islámico que siguió activo durante toda la Baja Edad Media. Sin embargo, nuestro conocimiento sobre su funcionamiento y las características de esta red sigue siendo, hoy por hoy, muy limitado. La contrastada presencia de operarios musulmanes asalariados que residían en Tortosa y eran contratados para trabajar en Barcelona o Tarragona son indicativos de la relevancia que pudo tener la civilización andalusí en los avances náuticos catalanes bajomedievales.⁵⁴

Pese a los datos e indicios existentes, resulta visible que son necesarios trabajos que profundicen en estas materias con el objetivo de trazar un cuadro más concreto sobre estos fenómenos históricos.

54. GUIDI, «Sociedades rurales...